SBN
G15.866

# MEMORIA

## AL PARLAMENTO

## DI

# DOMENICO LO FASO

## E PIETRASANTA

## DUCA DI SERRADIFALCO

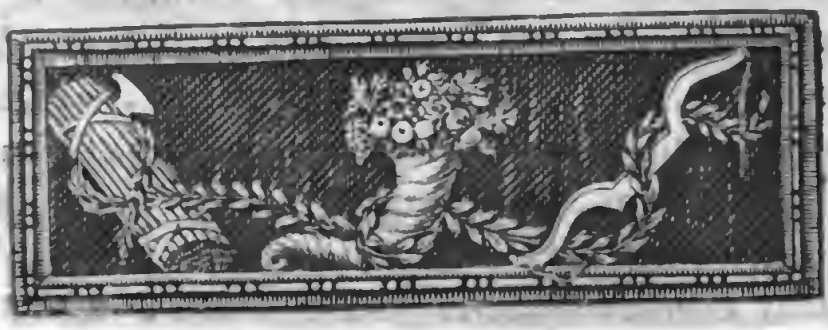
### CURATORE DELLE STRADE DI SICILIA

*Dove ragionandosi intorno a rinvenire i mezzi di recare a sollecito compimento le strade principali del Regno, si espone un progetto di nuova organizzazione per lo accurato regolamento delle opere.*

BIBLIOTECA NAZIONALE "VITTORIO EMANUELE III"
NAPOLI

IN PALERMO
1814
DALLA REALE STAMPERIA.

Digitized by Google



# PREFAZIONE.

*Tosto che delle Vie di Sicilia fui a Curatore trascelto, mi studiai col mio corto ingegno d'investigare quali per avventura fossero i costitutivi principj, onde le strade di questo Regno ricever potessero quel facile progresso, quelle opportune direzioni, e quel sollecito compimento, che al pari delle vie delle più cospicue Nazioni, accrescessero il commercio, promovessero l' agricoltura, e restituissero a questo nostro ferace suolo quei beni, de' quali un tempo con tanta gloria, e splendore doviziosamente fruiva.*

*Impertanto acciocchè a sì utile scopo si pervenisse, fa di mestieri, che un avveduto Curatore non solo mettesse a profitto tutti quegli efficaci mezzi, che alla grand'opera delle pubbliche strade sono bisognevoli, ma principalmente è*

*uopo, che con occhio filosofico esaminasse qual genere di vie, e quali tracce alla prosperità del commercio, alla forma del Governo, ed al sito del Regno si convenissero: in maniera che la Nazione con ottimo divisamento goder potesse di quelle strade, che tendano a stabilirle la primaria comunicazione delle Città, delle Popolazioni, de' Porti, e delle Fortezze più ragguardevoli, ed indi da queste principali vie diramarsene delle secondarie, ed anche di terza divisione, che a guisa di torrenti, e perenni ruscelli conducessero d' ogni dove il nutrimento, e la vita socievole. Premesse queste da per se evidentissime idee, ciascuno, che ha fior di senno conoscerà senza dubbio di essere sommo il bene, che alla Sicilia nostra sarebbe per ridondare, quando l' ottima direzione, e la convenevole struttura delle strade di prima classe, o sieno di quelle, che riunissero gl' interessanti punti della di lei superficie venissero senza indugio alcuno eseguite, e come sì fatte vie perfezionate, saranno opportuna cagione di trarre a se il congiungimento di altre strade meno principali, che addimandar potrebbonsi di seconda classe per lo secondario objetto di comunicazione a cui sarebbero dirette, e finalmente dal progresso di queste, ottenersi un'altra costruttura di vie particolari, che non conservando il grande scopo delle principali, nè l' objetto delle secondarie, potreb-*

*bonsi come di terza classe essere considerate; formando in tal guisa l' ultimo stato di diramazione, che al totale andamento delle pubbliche strade di Sicilia si converrebbe.*

*Ma tuttavia se il Curatore fosse da tanto, che agli objetti politici, e militari del Regno saprebbe le varie classi di strade convenevolmente adattare, a che mai le di lui ideate fatiche gioveranno, se la robustezza della Nazione non potesse di subito apprestare quei mezzi, onde al prescritto fine si pervenisse! Laonde se al Curatore si appartiene di mettere in esercizio l' ingegno per far sì, che le strade fossero con filosofico, ed architettonico intendimento dirette, all' incontro poi sarà di lui maggiore applicazione il rinvenire, e proporre quegli efficaci mezzi, che con politica economia, e senza far ricadere di lancio sopra la Nazione l' ingente spesa, che per la loro grandiosa struttura è bisognevole, conducessero soltanto a ricercare dal di lei Erario un capitale di prestanza, che nel mentre porgerebbe la somma per rendersi a compimento le principali strade del Regno, quindi le sarebbe in avvenire con vantaggiosa usura restituito; imperocchè se le strade mancheranno di un fondo capace ad accelerare la loro rapida struttura, non è affatto sperabile, che la Nazione potesse giammai i salutari effetti dell' ingrandimento, e del commercio sperimentare, e co-*

*me gli antenati nostri rimaser privi di vedere in Sicilia la desiderabile estensione de' pubblici cammini, forse i nostri posteri non saranno a costoro dissimili.*

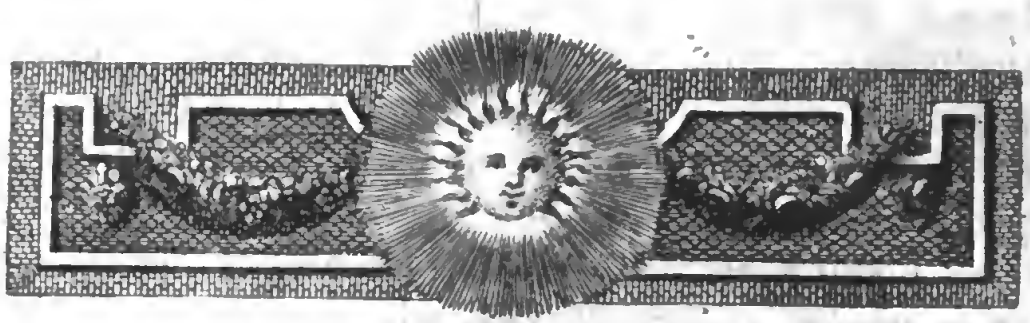
*Per la qual cosa se il rinvenire i modi di recare a sollecito fine le strade principali del Regno sarebbe come il fondamental principio di tanto utile, ed estimabil lavoro, all' incontro però riguardar si deve come di non dissomigliante rilevo il loro perenne, e solido ristoramento: avvegnachè potendosi a gran ragione sostenere, che le strade proporzionevolmente alle incessanti cure del ristoro perdurano, ed apprestano un più facile, e sicuro cammino, quindi tosto che le opportune restaurazioni saranno per alcun tempo tralasciate, uopo è, che si danneggino, e rovinino in quella guisa, che da' frequenti, e manifesti esempli puossi ad evidenza rilevare. Le quali cose in tal modo essendo, forza è, che il Curatore a rinvenire i mezzi dell' opportuno ristoramento si adoperasse, e questi allora saranno ottimamente impiegati, quando in vece di riuscir di peso della Nazione, torneranno della opera stessa in vantaggio, e sostegno, appunto come un diligente reggitor di famiglia saprebbe i proprj beni amministrare.*

*Finalmente ideate le varie classi di strade, che la topica, e politica situazione della Sicilia potrebbe in questi tempi ricercare, ed insieme*

*rinvenuti i mezzi onde al loro sollecito progresso, ed opportuno ristoramento si provvedesse, fa di mestieri di stabilire un sistema di pubblica amministrazione, il quale con chiare, e sicure leggi potrebbe non solo la regolare struttura delle varie classi di strade assicurare, ma insieme la dovuta economia delle opere con avvedutezza stabilire; in maniera che se l' amministrazione delle strade composta fosse di un corpo d' intendenti impiegati alle facoltà Architettoniche co' convenevoli presidj diretti, e di un altro, che separatamente a' varj rami di scrittura fosse applicato, sarebbe tale il sistema, ed il vantaggio, che potrebbe ricavarsi, per quanto ottenuti i mezzi di recare a compimento gl' ideati lavori, si formerebbe il più esatto modello di economia, e di scientifica costruttura in quel modo stesso, che in altre floride Nazioni per la grande opera delle pubbliche vie in questi tempi ammiriamo.*

*Questi, e simili pensieri spesse fiate in mente percorrendo, quantunque persuaso abbastanza fossi del mio debole ingegno non che della scarsezza delle mie poco felici idee nel saperle convenevolmente rappresentare, pure considerando, che i sentimenti di coloro alle pubbliche cariche preposti, sono stati in tutti i tempi con soffe-*
*renza ascoltati, così mi son fatto coraggio di compilare la presente memoria qualunque ella si fosse, e di esporla all' alto intendimento de-*

*gl' illustri Pari, ed onorevoli Cittadini, che il Legislativo Potere rappresentano, i quali essendo rivolti alla grande opera della novella Costituzione, uopo è, che ancora dell' ingrandimento delle pubbliche strade si occupassero, riguardandole come la sorgente della civilità, della industria, della sicurezza, e del risorgimento nazionale. Nel che fare ho stimato dicevole, che questo opuscolo a tenore delle anteposte idee fosse in due parti diviso, contenendosi nella prima le varie classi di strade, e la loro denominazione, che a misura degli objetti a' quali son destinate ricevono, ed insieme i proporzionati mezzi, che alla loro simultanea costruttura, ed acconcio ristoramento è uopo di rinvenirsi; così chè altra parte di libro sarà quella dove il Prospetto dell' amministrazione regolatrice de' lavori si contenga, acciocchè sì fattamente ambi gli oggetti venissero con distinzione sviluppati. Impertanto se gli esposti progetti di questa Memoria sembreranno a taluno poco soddisfacenti a chi imputarne la cagione se non se alle deboli mie forze? Ma se forse per qualche principio di evidente utilità meritassero di essere in parte considerati, altro premio non richieggo, che la sola riconoscenza di zelante e benemerito cittadino.*



# PARTE PRIMA.

*Dove si ragiona intorno a rinvenire i mezzi per recarsi a compimento le strade principali del Regno.*

---

## ILLUSTRI PARI

## NOBILI ED ONOREVOLI CITTADINI.

Quantunque l'utile, ed importantissima opera della costruttura delle pubbliche strade considerar si possa come di universal bene, e di particolare vantaggio, tuttavia se per momento riflettasi a' varj usi, ed a' Politici obietti, a' quali le strade di un Regno debbano convenevolmente adattarsi, di subito ciascuno resterà persuaso,

che a misura della importanza delle loro primarie, o secondarie direzioni, uopo è che il corrispondente progresso, e classificazione ricevessero. Per la qual cosa cade bene in acconcio il riflettere, che tutte le cospicue Nazioni antiche, e moderne tenendo mente a sì fatto essenzialissimo obietto, si sono studiate di recar perfezione a quelle principali vie, che mettendo capo dalla Capitale, o da altri importanti luoghi, simultaneamente congiungessero le città popolose, le piazze d'arme di maggior difesa, i porti, e gli emporj di mercato i più commerciabili, ed in somma tutti quei siti, che assicurar potessero l'ingrandimento, la prosperità, e la sicurezza dello Stato; in guisa che dopo la perfezione di coteste principali strade, si è avuta cura di costruirne delle altre di secondo rango, che come una diramazione delle grandi vie nazionali legar potessero in commercio i varj dipartimenti del Regno, e quindi dal progresso di tal genere di strade, hanno avuto origine altre specie di vie particolari, che come altrettante suddivisioni di pubblica, e privata utilità, sotto diversi nomi sono state all' uopo costrutte; osservandosi costantemente dalla storia de' ben regolati Governi, che in proporzione dello sviluppo, e dello ingrandimento della loro potenza, della loro civilità, e del loro commercio, edificato hanno varie classi di strade, assegnando alle medesime

que' nomi, ch' esprimessero il fine, e l' utilità a cui sono in varj modi destinate (a); imperocchè seguir dovendo le pubbliche Vie la circolazione del gran corpo sociale, fa di mestieri, che i principali vasi, o sieno le principali strade ricevessero la loro perfezione, per mettere in attività con altri rami le altre secondarie vene di quelle strade, che d'ogni dove nella Nazione diffondessero i pubblici, ed i particolari vantaggi.

Il perchè questi da per se incontrastabili principj essendosi quasi da tutti i saggi Gover-

---

(a) *I Romani ebbero varie classi di strade: cioè le* Consolari, *che vennero edificate da' loro Consoli, e queste mettendo capo da Roma, si diramavano per tutte le Provincie dell' Impero Romano, e che in appresso ricevettero anche il nome di* Militari e Regie. *Oltre a tal genere di Vie principali, n' ebbero anche di seconda specie, che si diramavano in varj modi secondo l'uso a cui eran dirette, appellandosi col nome di* Vicinales. L. Ait Praetor § 22. Tit. VIII. D. Ne quid in loco publ. vel itinere fiat. L. 3. Tit. VIII. D. De locis, et itiner publ. *Al presente in Italia le strade pubbliche sono classificate col nome di* Nazionali, *di* Dipartimentali, *di* Comunali, e di Private. V. Raccolta di leggi per la direzione generale delle acque, e strade del Regno d' Italia Vol I. *Nell'ugual modo in Francia le strade distinguonsi in quattro varie classi a misura dell' objetto di loro direzione.* V. Code de Voirie pag. 48. Sgazin Programmes de cours de Construction p. 97.

ni concordemente abbracciati, sembrerà fuor di dubbio convenevol cosa, che per le strade di questo Regno si seguissero, ed a misura della di lui naturale, e politica situazione, stabilirsi varie classi di strade, le quali nell' avvicinarsi alle premesse idee, con varj nomi derivati dall' oggetto a cui saranno dirette, indicassero il fine della loro istituzione.

Ed acciocchè una tal classificazione ottimamente avvenisse, conviene osservare, che il primo genere di strade da costruirsi in Sicilia è quello, che metta in congiungimento le sue più ragguardevoli città, porti, piazze d' arme, e simili, come luoghi tutti di principale, e considerevole rilevo, e sì fatte vie a cagione del loro uso, e vantaggio, ricercando una più estesa, ed ampia costruttura, meritar potrebbono il nome di *Reali*, esprimendo in tal modo il primato, e la grandiosità, che sopra le altre classi di strade hanno ricevuto. Ottenutesi con le Vie *Reali* le più interessanti comunicazioni del Regno, ragion vuole, che tutte le altre città, e popolazioni, che goder non possono direttamente dell'uso delle medesime, venissero con altri rami di strade alle Vie *Reali*, ed anche scambievolmente congiunte; così che il bisogno di questa necessaria comunicazione, di una secondaria classe di strade, addiverrebbe opportuno principio. Ma poichè come di sopra si è

osservato, seguitar debbesi nella loro direzione i politici dipartimenti del Regno, quindi essendo oggidì divisa la Sicilia secondo la novella Costituzione in ventitre Distretti, è forza, che per la loro riunione altrettante scambievoli strade s' intraprendessero, le quali mettendo capo con le Vie *Reali*, formerebbero la più utile, non che vantaggiosa ramificazione, e questo genere di strade nominar potrebbesi *Distrettuale* come un natural derivato del luogo a cui sono dirette. Stabilitesi le due importantissime classi di strade, è da riflettersi, che composti essendo i Distretti da un numero di Comunità, ne avviene, che elleno ancor godessero fra loro del reciproco commercio, che privandole, sarebbe di grave politico nocumento, e che giovandole, si formerebbe una terza classe di strade, le quali promanando dalle *Reali*, e dalle *Distrettuali*, costituerebbero una più bene organizzata ramificazione, e queste tali strade come dirette alla riunione de' Comuni, appellar si dovrebbero *Comunali*, esprimendosi esattamente l' origine per cui sono state istituite. Quindi altre classi subalterne di strade gli usi, ed il privato commercio delle particolari possessioni potrebbono ricercare, ma trattar dovendosi di quelle vie, che direttamente la pubblica utilità riguardassero, sembra, che la triplice ideata divisione assicurar potesse le politiche mire, alle quali dovrebbonsi riferire.

Dimostrato essendosi come le varie indicate classi di pubbliche strade fossero per lo avanzamento della Sicilia bisognevoli, la Nazione affrettar si dovrebbe a promuovere non solo la loro struttura secondo la classe a cui s' appartengono, ma sì bene di stabilire i fondi, acciocchè ogni specie di esse possa con sicuro mezzo recarsi a perfezione: in guisa che col regolamento delle dimensioni analoghe alla diversa natura d' ogni ramo di strada, quasi con leggi stabili simultaneamente si mettesse in continuata attività la bramata opera delle pubbliche Vie di Sicilia.

Ma all' incontro osservandosi le forze attuali dello Stato, vedesi che egli non sia di tanta robustezza per potersi accingere al contemporaneo intraprendimento delle tre esposte classi di strade, e piuttosto sarebbe ben fatto, che rivolgesse le mire alla direzione, e struttura delle Vie *Reali*, le quali come la base dell' intero edifizio, addiverrebbero le più opportune per lo bene universale del Regno. Ed avvegnachè un tal genere di strade conviene, che fosse con utile direzione tracciato, quantunque io non abbia l' ingegno, e la sperienza, che cotanto i miei predecessori segnalarono, tuttavia oserei di proporre la direzione di una strada *Reale*, che se mal non mi avviso, riuscirebbe molto vantaggiosa, e profittevole. Perciocchè il comincia-

mento di essa potrebbe metter capo da Trapani, ed indi percorrendo tutte le varie popolazioni ad avvicinare con la capitale, si distenda da questo punto per la direzione dell' attuale strada di Vallelunga sino alla volta di Castrogiovanni, ed ivi diramandosi in due braccia, l' uno sino alla città di Messina, e l' altro a Siracusa sarà per terminarsi.

Per la qual cosa richiamando alla mente qual mai sia l' obietto delle strade *Reali*, ognun vede, che nell' esposta traccia dell' ideata via resti perfettamente conservato: dapoichè se riguardasi il di lei principio, si osserverà in comunicazione la piazza d' arme di Trapani, e ciò contribuerà non poco alla difesa dello Stato, se poi si rifletta al di lei progresso, riunito vedrassi il commercio di molte ragguardevoli città, e popolazioni con la capitale, e così gradatamente avvicinandosi presso Castrogiovanni, si perverrà nel centro della Sicilia come un opportuno punto per mettere in connessione tutte le ideate strade secondarie, e di terza classe con la medesima, per le quali in ciascuna delle tre valli potesse chiunque agevolmente incamminarsi (a), e

---

(a) *Le strade mediterranee di un Regno sempre son preferibili a quelle del di lui litorale. I vantaggi che se ne ottengono sono primieramente, che a cagione della loro*

finalmente se esaminar si voglia il di lei fine, si scorgerà il gran vanto di mettersi in comunicazione due delle principali città dell' Isola, due munitissime fortezze, ed altrettanti capacissimi porti. Anzi per far rilevare come agevol sia il progresso, e costruttura della proposta strada, non sarà inopportuno di riferire, che della di lei direzione ne esiste costrutto il considerevole anda-

---

*traccia apprestano il comodo di essere riunite d'ambi i lati a varie strade secondarie; inoltre sono estimabili per la difesa delle frontiere del littorale, porgendo delle comunicazioni coverte alle piazze marittime, e porti fortificati, che formano la seconda linea di difesa di tali frontiere.* V. Daiçon; *e di più per la economia della spesa di loro struttura; giacchè nella direzione mediterranea s' incontra un minor corso di fiumi di quelli, che incontrar potrebbonsi nelle tracce verso il littorale, per la evidente ragione, che i fiumi nella loro origine scorrono sempre in minor copia d' acqua, e si rinvengono assai meno frequenti, di quando per varj ruscelli in complicati rami vanno a precipitarsi nel mare; come ancora conviene riflettere, che le Vie presso i littorali esigono una più dispendiosa, ed ardua costruttura per la difficoltà di sormontare i Promontorj; e finalmente si dee avvertire che il commercio delle Popolazioni marittime può ottenersi per mezzo de' trasporti delle barche, quando che quello dell' interno di un Regno non può ottenersi se non che con le strade mediterranee, come per sì fatte ragioni vedesi praticato nel Norte, in Francia, in Inghilterra, ed in Italia, dove questi principj sono abbastanza conosciuti.*

mento di 102 miglia; in guisa che essendosi calcolata l'intera estensione presso a 390 miglia, la Nazione non dovrebbe occuparsi, che del compimento di altre 288 miglia, e questo lavoro quando venisse condotto con quella energia, che ricercasi, e fosse insiememente con efficaci, ed incessanti mezzi agevolato, a mio debole avviso stimerei, che nello spazio di anni quattro ricever potrebbe la sua perfezione, la quale senza trasportarci alle speranze di poter lungamente sopravvivere, goder ci farebbe del bene di un primitivo commercio, che per difetto di strade principali, resta al presente scoraggiato, ed abietto.

Che se la proposta perfezione della indicata strada *Reale* addiverrebbe di grandissimo effetto per lo ingrandimento della Sicilia, sembra dell'in tutto convenevol cosa, che la Nazione si studiasse a proccurare tutti gli opportuni ajuti, onde senza indugio alcuno nel cennato periodo di tempo ottener potesse il suo compimento; dappoichè le strade *Reali*, che con le somme nazionali si costruiscono, uopo è che la loro perfezione non venisse punto arrestata: giacchè in quella maniera, che la Nazione contribuente ne sostiene il peso, così nell'ugual modo il contemporaneo beneficio interamente ne deve sperimentare. A qual uopo gioverà bene il riflettere, che nel doversi eseguire la costruttura di essa stra-

da, è bisognevole, che le opere s'intraprendessero in varj progressivi andamenti, per affrettarsene in tal modo la intera perfezione, purchè a tal fine le somme necessarie al totale compimento delle opere fossero estanti, o almeno d' immediata, e facile percezione; essendo questo l' unico mezzo di non rimanere a spezzone tante linee di strade, come sovente per diversi intoppi in molti luoghi del Regno è avvenuto (*a*), ed affinchè per la loro non interrotta direzione il Pubblico sempre goder potesse di una strada di continuato cammino.

Sendosi adunque esposti la utilità della traccia, la costruttura delle opere, ed il tempo che ricercasi nel recare a sollecito compimento l' immaginata strada *Reale*, vediamo ora qual mai sarebbe il modo di riuscire nell' impresa!

---

(a) *Varj sarebbero gli esempj degli andamenti di strade, che tuttora si osservano interrotti nella Sicilia, ma basterà soltanto quì annoverare alcuni de' principali, come sarebbero l' andamento di strada, che da Termine si stende in direzione di Cefalù, il tratto di strada di miglia 15 intrapreso al di là dell' abitato di Vallelunga, le linee di via interrotta dal Real quadrivio della Fiuzza alla volta di Corleone, e quelle da Sciacca verso un tal punto, e finalmente i trapezzi a spezzone cominciando da Alcamo in dirittura di Calatafimi, e da questo sito per le due braccia della Consolare di Trapani, e Mazara.*

Certamente quello, che la Nazione destinasse tanti fondi estanti, o per lo meno di facile entrata capaci non solamente a potersi intraprendere i convenevoli lavori, ma di affrettarne senza interrompimento la loro perfezione. Ma se a far ciò le forze dello Stato non permettono, devesi abbandonare il disegno, dovrà sempre rimanere priva la Sicilia del comodo delle sue strade nazionali? Io, *Illustri Pari*, *Nobili*, ed *Onorevoli Cittadini*, crederei di non iscoraggiarci punto per difetto di robustezza presente, quando l'investigamento di economici mezzi acquistar ci farebbero all'uopo una equivalente possanza, e quando le vedute future sieno tali, che in vece di sentire la Nazione un sensibile peso, ne sperimenterebbe all'incontro un considerevole guadagno. Per la qual cosa senza che riportassi la taccia di presuntuoso progettista, o di fanatico speculatore, spinto solamente dal dovere della carica, che indosso, non mi è sembrato dell' in tutto inopportuno, che da me si esponessero al vostro alto intendimento que' mezzi, che il mio debole ingegno ha saputo al proposito immaginare.

Non pochi in verità sarebbero gli spedienti, per apprestare il fondo proporzionato, che all'intrapresa della ideata strada *Reale* si ricerca, ma sopra tutto mi è paruto dicevole di esporne in questo luogo tre solamente, come quelli, che'

alla politica convenienza de' tempi possono con maggior successo progettarsi (a).

Il primo, e per avventura il più efficace di tutti i mezzi sarebbe fuor di dubbio quello, che la Nazione provveder volendo subitamente alla cotanto utile opera, e perfezione della cennata via, approntasse su l' intera massa de' da-

---

(a) *Appo le cospicue Nazioni di Europa si sono adoperati varj, ed efficaci mezzi per recarsi a compimento le loro pubbliche vie. Gli antichi Romani col testimonio della storia, le costrussero talvolta a spese dell' Erario Nazionale, sovente con la potenza de' loro Imperadori, ed anche con le contribuzioni de' Patrizj.* Straba Lib. IV. et Dio. Lib. LIII. *Dopo la caduta dell' Impero Romano tutto è barbarie. Col risorgimento politico delle varie Potenze di Europa se ne costrussero delle spaziose, e di principale commercio. Oggi in Francia si sono adattati diversi mezzi per la costruttura delle strade, ed ultimamente il dazio su la consumazione del sale. In Inghilterra le vie principali restano perfezionate. Per le strade delle Provincie si pratica in questa guisa: La Provincia riunita stabilisce la costruttura, e l' andamento della strada proposta; e con la soscrizione volontaria proccura il capitale corrispondente, quindi si dirige al Parlamento per ottenere, che su la strada da costruirsi s' impongano le barriere, onde col loro dazio reintegrar si potesse la spesa della soscrizione.* V. Le Sage Recueil de divers memoires extraictes de la Bibliotheque des Ponts, et Chaussees. *In Italia le strade principali si costruiscono a spese del pubblico Erario.* V. Raccolta di leggi per la direzione delle acque, e strade del Regno d' Italia. Vol. I. fog. 22.

zj la somma all'opportunità bisognevole con quel patrio zelo, che dalle ricche, e civili nazioni per le opere pubbliche si pratica.

Il secondo, che la Nazione non essendo nella robustezza di poter somministrare un capitale tanto considerevole, assegnasse in vece del medesimo un donativo perpetuo con facoltà di venderlo.

Il terzo spediente sarebbe finalmente quello, che per la grave difficoltà di eseguirsi i due anteposti mezzi, la Nazione decretasse la vendita di tanti beni-fondi, o rendite dell'Erario, per quanto col di loro capitale giugner potesse al prescritto fine la strada *Reale* in tutta la sua estensione proposta.

Quindi dopo che si è gradatamente rapportata la varia indole de' tre ideati mezzi con quella possibilità, che l'attuale aspetto delle cose suggerisce, osserviamo qual di essi fosse di più facile eseguimento, ed alle presenti circostanze riferibile. Imperocchè se si rifletta al primo mezzo di apprestar la Nazione dalla massa de' tributi il ricercato capitale per costruirsi sollecitamente le strade *Reali*, ciascuno resterà più che convinto della dura posizione dove ritrovasi l'Erario, e per quanto inclinata fosse la Nazione a secondare sì fatto mezzo, altrettanto è resa inabile di poterlo praticare. E venendo alla seconda proposta di permettere la

Nazione la vendita di un donativo perpetuo, che sarebbe all'uopo per assegnare, consideriamo se ciò, che in apparenza sembra di potere avvenire, quindi col fatto corrisponda alle concepite speranze. Perciocchè quantunque un tal mezzo videsi dal Parlamento del 1778 prescritto, e quindi in parte in que' tempi eseguito, tuttavia essendo per molte sofferte vicende mutato sensibilmente l' aspetto dello Stato, gravi saranno le difficoltà per ottenersi degli attendenti, che senza qualche dubbio, o presunto timore si deliberassero col di lui erario a contrarre, trapassando per brevità dell' opera la sposizione di altri somiglievoli ostacoli, che sarebbe lungo di riferirli. Che se poi in grazia dell'argomento la supposta vendizione del donativo fosse di facile successo, qual capitale dalla medesima potrebbe sperarsi! Certamente quello del 5 per 100, che se poi si considera, che l'alienato donativo divenuto come un peso della rendita pubblica contribuir dovrebbe il 5 per 100 agl' impiegati dell' Erario, giusta la Costituzione dovuto, non sarebbe da ciò per soffrire la Nazione una gravezza ulteriore! Adunque tanto per le non poche difficoltà, che s' incontrano, quanto per lo tenue capitale, che dalla vendita del mentovato donativo si ricaverebbe, fa di mestieri conchiudere, che non sarebbe il più efficace mezzo per lo vantaggio nazionale.

Ma per quanto i due riferiti spedienti ineffi-cacissimi addivengano al grande scopo dell' intra-prendimento, e perfezione delle strade *Reali* di Sicilia, per lo contrario il progetto di ordinare la Nazione la vendita di tanti beni fondi, o rendite dell' Erario per impiegarne il capitale alla struttura de' lavori delle esposte vie nazio-nali, sarebbe in verita l'unico presidio, e l'op-portuno mezzo, che a tanto utile disegno po-trebbe opportunamente giovare, ed abbenchè questa assoluta proposizione sembrasse a primo sguardo poco accettevole, tuttavia se per mo-mento riflettasi alle vantaggiose osservazioni, che l' accompagnano, non cotanto fallace, od insus-sistente me l' auguro.

Impertanto trattandosi di vendere rendite, o beni-fondi dell' Erario, ciascuno alzerà la vo-ce di esser questa una detrazione della proprie-tà nazionale, aggiungerà inoltre, che il posses-so de' beni dell' Erario riputar devesi come una fortezza politica. Ma se per poco si rifletta, che talvolta le apparenti alienazioni in uno Stato so-no cagione, onde le di lui proprietà di subito avessero accrescimento, in vece di rigettarsene il progetto, conviene, che da ognuno con curiosa attenzione venisse protetto, ed ascoltato (*a*). Im-

---

(a) *Dalle osservazioni politiche, e vie più con la spe-rienza si rileva, che quando l'Erario nazionale praticasse*

perocchè primieramente la Nazione facendo vendita di alquanti beni, o rendite dell' Erario, si sottrarrebbe dal peso di loro amministrazione, e nel tempo stesso verrebbe ad ottenere un maggior capitale, che oggidì in proporzione del medesimo gli annui introiti di netto non le apprestano, essendo ciò di ogni entrata, o rendita l' inevitabile effetto, quando da un solo proprietario non sono direttamente amministrati. Inoltre se per ventura la Nazione decreterebbe all' uopo la vendita di beni-fondi, e questi sarebbon terreni di feracità, e di agrarie specolazioni, allora forse la vendita pattuir non potrebbesi al 4 $\frac{1}{2}$ per 100, ed anche al 4 per 100 assolutamente? Quale accrescimento di capitale non acquisterebbe l' Erario in proporzione delle solite vendizioni del 5 per 100, e come più agevolmente la bell' opra delle strade *Reali* potrebbe con tal mezzo fondarsi! Ma quel che

---

*una qualunque alienazione di proprietà de' suoi fondi per soddisfare a qualche debito, o per sovvenire a qualche imponente bisogno, senza poi avere il modo di restituire l' alienato capitale, sarebbe in verità una evidente, ed irreparabile jattura; ma all' incontro quando l' alienazione fosse impiegata per migliorare il fondo nazionale, e per arrecare un vantaggio alla felicità dello Stato, ed al suo Erario, allora in vece di detrimento sarà per addivenire di considerevole profitto.*

più il presente disegno sostiene, si è il riflettere, che le alienate rendite, o beni-fondi della Nazione addivenendo con la vendita altrettante proprietà particolari, contribuir dovranno all' Erario quell' annuo tributo, che direttamente a misura de' bisogni dello Stato verrà sopra le medesime imposto, e quando mai il dazio per le circostanze de' tempi è forza di accrescersi, allora con più vantaggio la Nazione ricaverà un maggior frutto da' beni, o rendite, che avrà per lo pubblico bene alienato. Che se poi avviene, che la vendita di tali fondi a piccole partite ne seguisse, di subito l' industria, e l' agricoltura i benefici effetti ne proverebbero; poichè in tal guisa dividendosi le grandi, e neghittose possessioni, ogni industre colono metterebbe a profitto, ed esperimento quella estensione di terreno, che co' proprj sudori ha saputo acquistare, e sì fattamente una causa di apparente alienazione non solo affretterebbe la desiderata costruttura delle pubbliche vie di Sicilia, ma insieme promoverebbe l' agricoltura e 'l commercio, che sono appo noi cotanto malmenati, e negletti.

Essendosi adunque esposto come la intera Nazione concorrer debba alla struttura della ideata strada *Reale*, fa di mestieri ora il considerare, che quantunque le strade pubbliche sieno principalmente alla comune utilità dirette,

tuttavia per la loro direzione, e vicinanza a' fondi loro limitrofi, addivengono la prosperita, e la ricchezza di tanti particolari posseditori, i quali col comodo delle stesse profittando dell' agevole trasporto delle loro derrate, che per lo innanzi senza produzione, o commercio perivano, è uopo, che proporzionevolmente alla più, e meno vicinanza delle strade, contribuissero alla spesa della loro struttura; giacchè il proporzionato tributo de' particolari posseditori sarebbe come il prezzo del sentiero della loro opulenza, che a misura della vicinanza delle strade, sensibilmente a' loro fondi sarebbe avvicinato.

Laonde essendosi esposti i mezzi come potersi l' ideata Via *Reale* intraprendere, e recare a sollecito fine, non sarebbe ora fuor di proposito lo stabilire con calcolo di approssimazione la spesa per la di lei costruttura bisognevole. E per procedere nello stabilimento di tal calcolo con qualche avvedutezza, non ho tralasciato di richiamare all'uopo i prudenziali rapporti degli Architetti, da'risultamenti de'quali osservasi, che per approssimamento ricercasi la somma di on7 48ov., la quale riunita a'crediti dell' Amministrazione formerebbe il capitale bisognevole. Or siccome essendosi addimostrato, che sì fatta via in beneficio della intera Nazione, e de' particolari possessori de' fondi ad essa limitrofi ridonderebbe, quindi sembra dicevole, che

la somma di on7 3oov. venisse nell' indicato modo dall' Erario apprestata, e la rimanente quantità di on7 18ov. da' mentovati possessori su le loro terre si contribuisse, così che con proporzione aritmetica, a misura della pubblica, e privata utilità si otterrebbe un fondo capace di potere all' ideato fine soddisfare. Per la qual cosa dovendosi distribuire la tassa de' fondi limitrofi nelle maniere descritte, conviene richiamare alla memoria, che la proposta via *Reale* ricercherebbe alla sua perfezione l' andamento di miglia 288. Ora calcolandosi la tassa de' fondi limitrofi d' ambi i lati della suddetta strada alla distanza di 8. miglia, ne avviene, che ogni miglio lineare di strada dà il prodotto di 16. miglia quadrate di terreno da tassarsi: in guisa che le cennate miglia 288. dell' intera strada *Reale* daranno 4608 miglia quadrate di terreno tassabile. Quindi supponendosi, che tutti i fondi limitrofi secondo l' opinato periodo del compimento di essa strada in quattro anni, corrisponder debbano la intera somma di on7 18ov. in sì fatto spazio di tempo, ne avverrà, che ogni miglio quadrato di strada dovrà sostenere la tassa di 9 39 1 17 3; e poichè un miglio quadrato dà la misura metrica di salme 126, e tum. 9 di terreno, così in ragione della di lui tassa poco avanti stabilita, darà la proporzione di terì 9 5 per ogni salma di terre-

no tassabile, e questa ultima tassa è da stimarsi come la media proporzionale; avvegnachè la giustizia distributiva esige, che i possessori limitrofi, che godono della maggior vicinanza della strada *Reale*, apprestino il tributo in una quantità alla riferita media superiore, ed all'incontro coloro, che ne profittano in minor vicinanza, debbano contribuire un dazio alla media proporzionale minore. Dal che ne segue, che calcolandosi sì fatta tassa fondiale per lo assegnato periodo di anni quattro, ascenderà giusta la stabilita media, alla ragione di terì 2 6 e rotti a salma per ciascun anno, come a chiarezza dallo sviluppo degli anteposti calcoli si raccoglie (a).

Ora essendosi ragionato della somma, che ricavar potrebbesi dalla tassa de' fondi alla strada *Reale* confinanti, resterebbe, che la Nazio-

---

(a) *E' da osservarsi, che la tassa fondiaria per la costruttura, ed anche per lo ristoramento delle strade di Sicilia non è di novella introduzione: poichè quando fu stabilita la Regia Soprantendenza delle strade del Regno, fu permesso al Soprantendente d'imporre per la loro struttura varj generi di tasse sopra diversi oggetti di consumazione, e particolarmente la tassa fondiaria, la quale non fu mai minore di terì sei per salma, e che quindi con le istruzioni del 1808 videsi stabilita alla ragione dell'* 8 *per* 100 *sull'estimo del fruttato delle terre; in guisa che le antecedenti tasse sono state di maggior peso a misura di quella, che nella presente memoria si propone.*

ne somministrasse da canto suo la rimanente somma di ₰ 3oov. per lo totale compimento di essa via, mettendo in opra il terzo proposto mezzo, o sia di approntar la vendita di tante rendite, o beni-fondi, per ottenere il desiderato capitale.

Premesso ciò, oserei di asserire, che l'alienazione di una rendita, che desse all' Erario il netto fruttato di ₰ 12v. annue potrebbe all' uopo soddisfare; perciocchè se per momento riflettasi, che l' Erario con la vendita de' fondi da alienarsi si sottrarrebbe dal dispendio di loro amministrazione, che dal beneficio della vendita di terreni fertili ottener potrebbe un capitale assai più del 5 per 100 vantaggioso, e quel ch' è più secondo l' accrescimento de' dazj annuali riscuoterebbe su i beni alienati la tassa diretta, ciascuno resterà persuaso, che per queste, e somiglianti ragioni di sopra esposte, la Nazione con la vendita delle ₰ 12v. annuali, ottener potrebbe le ₰ 3oov., che alla struttura di essa via dee contribuire: in modo che tutto il peso, che sentirebbe la Nazione, sarebbe quello, di dover supplire con la massa de' dazj la rendita alienata.

Che se pure sostener dovesse l'Erario questo perpetuo peso, che gran cosa mai sarebbe il contribuire sì fattamente alla formazione di un opera, che cotanto accrescerebbe l'interno,

ed esterno commercio che promoverebbe l'industria, la ricchezza, e l'agricoltura nazionale. Nel che fare la Nazione sarebbe dell' in tutto simile a diligente reggitor di famiglia, il quale con savia economia alienando una picciola parte del di lui patrimonio, quindi col capitale, che viene a ricavarne sà in tal modo accrescere le di lui finanze, per quanto ciò che in apparenza sembrerà un' alienazione, all' incontro sarà il principio, onde i di lui beni vie maggiormente s' accrescessero. E chiunque direttamente mira alle politiche vedute, non potrà certamente negare, che per la struttura, ed avanzamento delle pubbliche vie accrescendosi oltremodo la ricchezza, ed il traffico de' fondi nazionali, allora essendo questi in maggior copia tassabili, accresceranno vie più la potenza non che la robustezza dello Stato, e come tale devesi tener da nulla la pretesa opinione, che la proprietà de' beni-fondi della Nazione sia la creduta fortezza dello Stato, ma all' incontro che i fondi tassabili debbano riguardarsi come il vero sostegno, che in tutte le urgenze imponenti apprestar possono quegli ajuti istantanei, che la proprietà de' beni nazionali non potrebbe affatto somministrare.

Ma se pure l' Erario per oggetti economici dello Stato crederebbe bisognevole di alleggerirsi di qnesto peso, quali mai sarebbero gli opportuni mezzi, onde ciò potesse acconciamente

avvenire? La novella istituzione delle Barriere ce ne appresta degli efficacissimi, e forse oltre al bisogno maggiori. Imperocchè essendo la estensione della struttura della proposta strada *Reale* di miglia 390, quindi conservandosi la distanza reciproca delle di già allogate barriere, si potrebbe comodamente apporre il numero di altre 39 barriere; e siccome dalle otto barrière al presente organizzate, oltre al perenne ristoramento delle vie Consolari da praticarsi da' Gabellieri a' quali appartengono, ne ritrae l' amministrazione un avanzo libero di ₰ 4124 15 e gr. 12 di arrendamento annuale, così aggiungendosi a questa somma altre ₰ 1040 componenti il prezzo delle casette, delle colonnette, e delle catene di ferro, che costrutte si sono da' Gabellieri, e che acquistate sono all' Amministrazione delle strade come una parte dell' obbligazione del loro affitto, se ne raccoglie il prodotto della somma di ₰ 5164 15 12 annuali. Per la qual cosa tenendosi la stessa proporzione, non sara fuor di proposito di calcolare, che le 39 Barriere, che allogar dovrebbonsi nella cennata strada *Reale* potrebbono dare l' avanzo di ₰ 25177 1 1 annuali; ma perchè bisogna riflettere, che le barriere situate in vicinanza delle città principali arrecano sempre un maggior guadagno in proporzione di quelle, che sono in distanza delle medesime alloga-

te, quindi scemandosi dal sopraddetto avanzo la metà componente la somma di ℔ 12588 terì 15 10 3; ad evidenza si addimostra, che l'altra metà, che rimane nell'ugual somma, è capace di reintegrare con eccesso alla Nazione la vendita de' beni-fondi, o rendite in ℔ 12v annuali, per far ottenere alla Sicilia una strada, che la renderà oltre modo fiorente, e sociale. Che se poi a tutto ciò si arroge, che per lo libero cammino della strada *Reale* si accrescerà a dismisura il commercio per cagione del prolungamento di sua direzione, allora non potrà contrastarsi, che gl' introiti delle stabilite barriere riceveranno giornalmente un sensibile, ed utilissimo accrescimento. Le quali cose in tal modo essendo, sembra opportuno di riflettere, che l' Erario nazionale sentirebbe la perdita delle alienate ℔ 12v. annue per lo spazio di tempo, che per la finale costruttura dell' esposta via *Reale*, e per lo allogamento delle di lei barriere sarebbe bisognevole; mentre che per ultima osservazione è da considerarsi, che pagando al presente l' Erario in vigore della novella Costituzione l'annua somma di ℔ 33600 (a) per la

---

(a) *Quantunque l' assegnazione per le strade Consolari del Regno costituita dal Parlamento del* 1812 *videsi stabilita nella somma di on*ℨ *33600 annuali, tuttavia dedur*

costruttura delle vie consolari, quando decreterebbe la Nazione la vendita di ℔ 12v. di rendite, o beni-fondi da destinarsi per lo stesso oggetto, e forse più interessante, allora l'Erario in vece di far perdita, sentirebbe sin dal suo incremento, il risparmio della somma di ℔ 18v. annuali.

Impertanto dalla sposizione di questo mio ideato progetto dimostrativamente rilevasi, che la spesa per recare a perfezione la proposta strada *Reale* sarebbe dell' in tutto per sostenersi da coloro, i quali godendo dell' utilità, e de' vantaggi di essa, pagano giornalmente l'imposto tributo delle barriere; inoltre un' altra parte della spesa caderebbe sopra i posseditori de' fondi alla cennata strada limitrofi; come coloro, che accrescendo a dismisura il prezzo de' loro poderi, e delle loro derrate, fa di mestieri, che alla origine della propria ricchezza contribuissero, e per fine l'Erario nazionale non sosterrebbe, che una parte quasi insensibile del totale

---

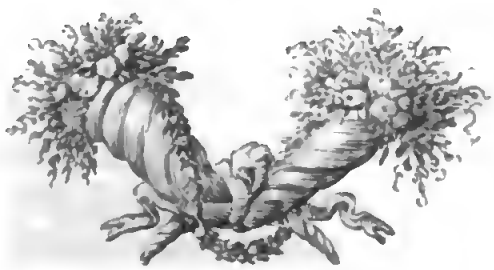
*si deggiono i seguenti pesi: cioè alla Compagnia di Gesù, e di lei Assegnatarj on7 3,269 22 16 4, ed a diversi Censuarj on7 13 3 7, che ambe le somme riunite formano il peso annuale di on7 3,282 26 3 4, quindi rimane di conto libero delle strade Consolari la somma di on7 30,317 terì 3 16 2 annuali.*

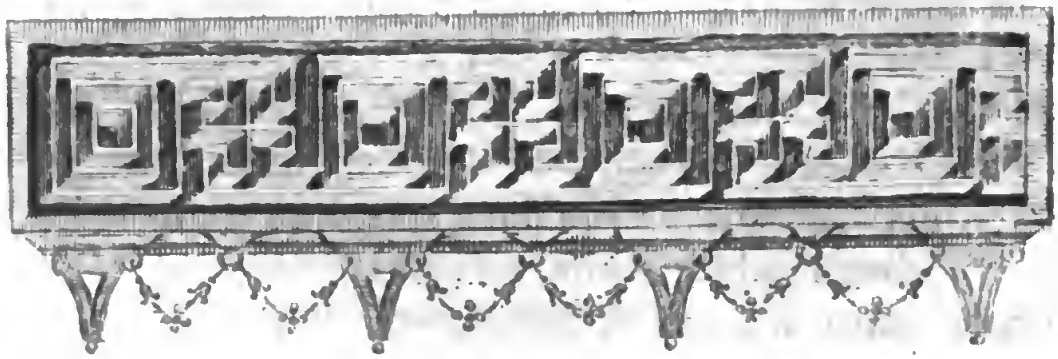
dispendio; in maniera che sì fatta proporzione sarebbe interamente a' precetti della giustizia distributiva conforme, osservandosi, che ciascuno contribuirebbe alla costruttura della esposta strada *Reale* a misura de' vantaggi, e della utilità, che sarebbe per ricavarne.

Finalmente disbrigato di ciò, che di più rilevante mi è paruto al proposto disegno avvertire, dall' andamento di questo mio piccol lavoro a chiare note raccogliesi come io mi fossi studiato d' immaginare una classificazione di pubbliche strade, le quali tanto con le loro tracce che coll' assegnato nome, esprimessero l' ordine, il fine, e la utilità a' quali sono destinate, ed avvegnachè senza i convenevoli espedienti riuscito sarebbe vano l' esposto progetto, quindi non ho tralasciato di suggerire quei mezzi, che per la loro semplicità evidente, assicurar potrebbero non solo alla Nazione della ideata via *Reale* la sollecita costruttura, ma insieme all' Erario la speranza di un non fallace vantaggio.

Per la qual cosa altro non mi resta, che porgere a Voi Illustri Pari, Nobili, ed Onorevoli Cittadini queste mie comunque siensi modellate fatiche, le quali abbenchè non sieno da tanto, pure bastevoli sono a destare il vostro ardente zelo, che per la felicità nazionale, e vie più per le pubbliche strade, che sono di essa principale cagione, sarete per addimostra-

re. Che se poi esaminandole da vicino meritevoli saranno de' vostri elevati sguardi, sovvenitevi almeno di concedere alla Sicilia l' uso di quelle strade, che al pari delle più cospicue nazioni, la renderebbero opulenta, e commerciante, in quel modo, che ne' suoi felici tempi risplendea.





# PARTE SECONDA.

*Nella quale si espone un Prospetto di nuova organizzazione per lo accurato regolamento delle opere*

Se a promuovere la formazione delle pubbliche strade di questo Regno non che a ben dirigere le tracce, le varie costrutture, l' economia, ed il perenne ristoramento di esse, bastevol sarebbe l' opera, e l' ingegno di colui, al quale l' alta soprantendenza viene affidata, la Sicilia oggi non avrebbe certamente ~~di che~~ dolersi nel vedere poco avanzate, e quel ch' è più mal eseguite ~~le~~ opere di sì fatto rilevo, dalle quali la Nazione intera l' antico suo risorgimento, e floridezza ne attende. Imperocchè sin dall' epoca del 1778 quando il General Parlamento decretò d' intraprendersi la formazione delle strade

carrozzabili della Sicilia, la cura delle medesime a' Personaggi illustri, e ragguardevoli è stata sempre affidata, i quali a cagione del loro zelo, della loro attività, e della estensione delle loro cognizioni sono addivenuti della pubblica stima meritevoli. Ma intanto eglino sprovveduti di quegli ajuti, che solamente da un bene organizzato sistema d'Impiegati alla direzione, ed alla economia de' lavori può ottenersi, è avvenuto, che le opere sotto la loro cura, eseguite non han punto corrisposto a quell' ardente zelo, che per lo pubblico bene studiati si sono di addimostrare; in guisa che si è ricevuta l' opinione, che in Sicilia s' ignori la maniera di solidamente costruire le vie carrozzabili, e la Nazione posta in diffidenza, quasi sua mala voglia, e con pochissima generosità è tuttora concorsa alla spesa di un opera, che dovrebbe con ogni sforzo recare a sollecita perfezione: avvegnachè non havvi alcuno, il quale possa ignorare, che i capitali, che alla costruttura delle vie carrozzabili del Regno s' impiegano, senza indugio alcuno tanto al proprietario, quanto al consumatore, che li apprestano, vengono con usura restituiti.

Per la qual cosa le più colte Nazioni di Europa conoscendo quali profonde cognizioni a ben immaginare, e dirigere le varie, e solide costrutture delle pubbliche strade si richiegga-

no, con particolare studio a coltivare questo ramo di solida architettura si sono rivolti; avendo a tal uopo una particolare, e distinta professione d' Ingegnieri di strade, e ponti istituito, quantunque appo loro le matematiche cognizioni sieno più estesamente esercitate, e la professione di Architetto civile non sì leggermente come presso noi costumasi, s' intraprende (a).

---

(a) *Sotto il Regno di Luigi XV. la Francia ebbe le più famose strade, che furon dovute al buon ordine introdotto da questo ottimo Monarca nella struttura, ed amministrazione di esse, avendo incaricato per la direzione de' ponti, e strade il celebre M. Trudaine. Ed affinchè lo eseguimento de' lavori venisse affidato ad intelligenti Ingegnieri, fu istituita nel 1747 una scuola di ponti, e strade al solo fine di formare i progetti, ed a vegliare alla esecuzione de' travagli, della quale il famoso M. Perronet fu l' istitutore.* Travaux des Ponts, et chaussees depuis l'annee 1800 par M. Coursin. *Al presente in Francia il corpo degl' Ingegnieri de' ponti, e strade è composto di 537 individui: cioè 5 Ispettori generali, 15 Ispettori di divisione 2 aggiunti, 134 Ingegnieri in capo, 306 Ingegnieri ordinarj, 15 aspiranti, e 60 allievi, così che il territorio Francese in rapporto alle strade è diviso in 15 dipartimenti. Nell' ugual modo in Italia nel 1806 fu istituito un Corpo d' Ingegnieri de' ponti, e strade simile a quello di Francia ma composto di 114 individui, e relativo alle circostanze locali.* V. Raccolta di Leggi per la direzione generale delle acque, e strade del Regno d' Italia *In Napoli a 6 Gennajo 1809 anche fu istituito un altro somigliante corpo, che viene formato di 23 individui.*

Or chi conosce quanta fatica, e studio tutte quelle opere, che veggonsi sparse nelle strade carrozzabili della Francia, dell' Inghilterra, dell' Italia, e della Germania hanno costato, e con quanta sorprendente maraviglia dal viandante non che dall' artista s' ammirano. Chi per avventura conosce quante accurate esperienze, e trascendentali calcoli hanno d' ogni opera preceduto il progetto, non può, senza ammirazione osservare, come solamente in Sicilia pretender si voglia di aversi strade di ottima costruttura con affidarne tutta la condotta, ed i progetti or ad uno, ed or ad un altro civile architetto, e talvolta senza alcuno regolato sistema abbandonarsi le opere alla discrezione di qualche Capo-maestro, o alla avidità di pessimi, ed ignoranti appaltatori: in maniera che sino al presente si è trattata la struttura di un ponte, di un rivestimento, o di altra opera di simil natura, come se di un privato edificio fosse stata la fabbrica; così che una relazione preventiva (che tacesi come sia formata) ha tenuto luogo a qualunque regolare progetto, e due, o tre rapidi osservamenti eseguiti dall' Architetto su la superficie delle opere, sono stati bastevoli a formare la relazione di misura per lo più sull' asserzione dell' appaltatore modellata, e finalmente con questa fiducia la polizza del pagamento si è a corrispondenza ordinata. Quindi da ciò n' è avvenu-

to, che le tracce sempre sono state dirette dal particolare interesse, che la costruttura delle fabbriche si è moltiplicata, o diminuita ad arbitrio dell' appaltatore, e sempre con pessima solidità eseguita, che sopra miserabili ruscelli rizzati si sono de' ponti, che sembrano archi trionfali, che le trazzere si son colte in iscambio di letti di fiumi per sottoporsi ad inutili ponti, e che per fine non poche strade di già costrutte, a cagione di essersene sbagliata la traccia, con imperdonabile sciocchezza è stata forza di abbandonarle. Questo è il vero ritratto delle attuali strade di Sicilia: questo è quel baratro, che per lo spazio di 36 anni ha ingojato ingenti somme con pochissimo vantaggio della Nazione, la quale con sommo stento si è sforzata di procurare tutti i mezzi nell' apprestarle. Impertanto questi, e simili inconvenienti non sono a' Curatori, o Deputati delle strade riferibili, nè interamente possono agli Architetti indossarsi; avvegnachè i primi non essendo Ingegnieri, e dovendosi piuttosto della politica amministrazione, che dell' eseguimento de' lavori occupare, non possono chiamarsi per la cattiva riuscita delle opere condannabili (a), ed all' incontro gli Ar-

---

(a) *L' uffizio di Curatore delle strade dalle grandi Na:*

chitetti impiegati, o congedati ad arbitrio de' Curatori, non si sono interamente rivolti a questo ramo di architettura, non avendo giammai impiegato quello studio, che nella formazione delle tracce ricercasi; poichè tali fatiche venivano loro pagate a canna, come si trattasse di vendita di tele, ed ugualmente la formazione de' progetti era loro soddisfatta secondo il valore, che dai proccuratori fiscali si calcolava, o per lo più secondo il peso del volume, che li conteneva. E finalmente è da riflettersi, che gli Architetti sono stati sempre distratti dalle faccende di loro professione, alle quali non han

---

*zioni si è sempre affidato a' personaggi i più ragguardevoli, ed anche i Cesari lo hanno esercitato. La storia Romana ci porge irrefragabili esempj: poichè il magnanimo Augusto non isdegnò di adottare il titolo di* Curator Viarum, *e dopo lui gli altri Cesari, che sarebbe inopportuno di questo luogo il riferirli. Tralasciando gli esempli dell' antichità, possiamo osservare, che in Francia il celebre Duca di Suilly ebbe cura nel 1595 d' intraprendere, e dirigere la grand' opra delle strade di quel Regno, ed in appresso i Tesorieri dell' Erario furono a tal uopo prescelti. Finalmente sappiamo, che in questi tempi il Curatore delle Vie di Francia è stato un Consigliere di Stato, ed in Italia un personaggio simile ne ha ricevuto la cura. Su queste vedute in Sicilia i Curatori delle strade sono stati i nobili Diputati del Regno onorati anche col titolo di Regj Soprantendenti.*

potuto rinunziare per l'instabilità della carica della direzione delle strade, la quale ad arbitrio veniva loro conferita, o sottratta.

La negligenza con cui sono state formate le relazioni preventive, e la libertà, che si è accordata agli appaltatori di eseguirle a loro piacere, oltre di aver fatto versare ingenti somme in opere di nessuna solidità, ha prodotto un secondo male non inferiore al primo: cioè di aver caricato d'infiniti litigj l'amministrazione delle strade, che dal tenuto sistema di scrittura dell'amministrazione stessa, sono stati in gran parte favoriti.

Finalmente le continue mutazioni de' Curatori in un'amministrazione senza ordine, e senza un sistema determinato, l'uso di tenersi l'officina delle strade, e la corrispondente scrittura nelle case di costoro, hanno servito a sempre più confondere questo caos, ed a far perdere la speranza di vedervi qualche metodo; da poi che un Curatore per acquistare la piena cognizione di ciò, che riguarda la sua carica, è stato sempre obbligato a rintracciare or dalla officina della Contabilità, or dal registro della Segreteria de' fatti, che non sempre con esattezza gli sono stati rapportati, e che con difficoltà si possono rincontrare in un archivio, che ha sofferto tanti trasporti, che possono servire di pretesto allo sparimento di carte le più interessanti.

Tutte queste considerazioni, che non sono tirate da ipotetiche speculazioni, ma dai fatti, che giornalmente per la carica, che indosso, mi si presentano, mi fanno conchiudere, che per quanto grande potesse essere lo zelo, ed il genio di un Curatore, quanti grandi sieno gli sforzi, che la Nazione potrà fare, assegnando delle ingenti somme per la struttura delle strade carrozzabili del Regno, la Sicilia non arriverà mai ad avere strade ben dirette, e costrutte con quella economia, che si conviene, se prima gl' impiegati alla costruttura, alla direzione, e alla scrittura, non verranno con un modo stabile organizzati, se i progetti delle opere non saranno discussi, ed esaminati con quell' accuratezza, che si richiede, e finalmente se la condotta delle opere non sarà da persone perite, e degne di fiducia con ottimo divisamento regolata.

Il perchè è stato mio pensiere di accingermi alla sposizione del presente prospetto, che ho l' onore di porgere a Voi Illustri Pari, Nobili, ed Onorevoli Cittadini, il quale giusta mia possa mi sono adoperato di fondare su quei prinpj, che quì in appresso si espongono.

Primieramente gl' Ingegnieri, e tutti gl'impiegati alla direzione, e costruttura delle strade debbano di questa sola opera occuparsi, per poter prestare alla medesima quello studio, ed assiduità, che si richiede.

Secondo. Questa parte di Architettura, che riguarda le solide, e grandi costrutture, che hanno luogo nella formazione delle strade, bisogna in Sicilia coltivarsi come presso tutte le colte Nazioni, e bene istruire i giovani Architetti, affinchè utilmente possano essere impiegati, ed il Potere Esecutivo possa col loro mezzo esercitare con vantaggio della Nazione l'alta direzione sopra tutte le opere pubbliche.

Terzo. Il sistema da tenersi per la direzione, e condotta delle opere deve essere regolato in una maniera determinata, e stabile, affinchè cambiandosi la persona del Curatore, tutto rimanga con lo stesso ordine, e l' Amministrazione non ne risenta confusione come per lo addietro si è sperimentato.

Questi adunque sono i principj sopra i quali il presente prospetto si è da me immaginato, e questi i confini dove l' attuale robustezza della Sicilia permette a poterci dilatare: giacchè questo dee considerarsi come la pianta, ed il fondamento di un novello edificio sopra il quale in avvenire, se le felici circostanze il permettono, potrebbe vie maggiormente ampliarsi, e stabilire.

Vi sarà un Curatore Generale delle strade, e ponti del Regno, al quale sarà affidata l' amministrazione, e direzione delle pubbliche strade, e ponti del Regno sotto la dipendenza

del Potere Esecutivo, e sarà incaricato principalmente della parte politica dei progetti, e della economia de' medesimi, dovendo egli comunicare tutti gli ordini relativi alla sua incombenza ai rispettivi impiegati del Potere Esecutivo, o ai varj Comuni del Regno. Avrà sotto la sua dipendenza un corpo d' Ingegnieri di ponti, e strade incaricati de' travagli relativi alla costruttura, riparazione, e ristoramento delle strade tutte del Regno. Quale corpo sarà composto da' seguenti individui

Un Direttore
Tre Ispettori
Quattro Ingegnieri ordinarj
Due Straordinarj
Otto Apprendisti
Un professore di Architettura statica ed Idraulica
Un Professore di fisicomatematica

*Saranno addetti a questo corpo.*

Due capi maestri ordinarj
Due straordinarj
Due Soprastanti
Un Agrimensore

Le funzioni d' ogn' uno de' sopraddetti impiegati saranno come quì appresso si specificano.

Dovrà il Direttore esaminare i libri di contabilità, affinchè la scrittura si tenga secondo la norma, che dovrà stabilirsi. Visiterà l' archivio

per verificare l' esistenza di tutte le carte, profili, e progetti. Comunicherà gli ordini del Curatore ai varj Ingegnieri, e discuterà co' medesimi tutti i progetti, e l' analisi dei prezzi delle opere. Esaminerà le relazioni finali se saranno in regola. Visiterà tutti i lavori quando sarà necessario, a quale oggetto farà tutti quei viaggi generali, e particolari, che occoreranno, ed avra finalmente la direzione della scuola (*a*).

Gl' Ispettori saranno incaricati nel loro ripartimento della formazione de' progetti, che discuteranno cogl' Ingegnieri ordinarj. Saranno obbligati ad esaminare tutti i lavori del loro ripartimento, e verificheranno nel corso di ogni opera i giornali (*b*), che gl' Ingegnieri ordinarj, e

---

(a) *La Sicilia relativamente alla direzione, e costruttura delle strade potrebbesi considerare in tre Dipartimenti secondo la di lei naturale divisione.*

(b) *Tutti gl' impiegati, che saranno diretti a sopraintendere per la esecuzione de' lavori dovranno trattenere un libro di giornale dove annoteranno il numero degli operai, la quantità de' materiali, che s' impiegano, e le dimensioni delle opere, che restano eseguite alla giornata. Tali giornali dovranno essere scritti in continuazione senza abbreviature, ed equivoci per venire osservati dall' Ispettore del Dipartimento a di lui arbitrio, e quindi se ne farà il confronto con le opere esistenti. Con questo sistema in Francia, e in Italia si è procurato di riparare alle frodi, che*

straordinarj, o qualunque altro impiegato, che assisterà alla costruttura di un' opera, saranno obbligati di tenere, dovendo in tal modo verificare se gli appaltatori adempiano esattamente a tutti gli obblighi del loro contratto (a). Final-

---

*commetter potrebbonsi dagli appaltatori, e di trovare non pochi litigj, che allo spesso per malizia di costoro veggonsi in disvantaggio dell' Amministrazione introdotti.*

(a) *Impiegare la Truppa in tempo di pace alla costruzione delle vie carrozzabili, è una cosa, che non si pratica da alcuna Nazione, ed è uno di quei progetti, che ha un' apparenza d' economia seducente per tutti coloro, che non conoscono profondamente l' opera, che alla struttura delle strade si richiede. I nostri soldati di Fanteria, ed i nostri Pionieri, i quali da costoro non differiscono, che del solo nome, altro non potrebbero eseguire de' varj lavori, che per la formazione d' una strada occorrono, se non che stentatamente i tagli, ed i riempimenti: poichè la formazione dei selciati, lo stendimento del brecciame, la struttura de' ponticelli, e tutte le altre opere di fabbrica richieggono l' arte de' maestri pagani. Laonde impiegandosi la Truppa, oltre all' inconveniente di doversi eseguire in economia la costruzione delle strade come un metodo proscritto da tutte le Nazioni, e che dovrebbe in Sicilia odiarsi dopo l' esperienza avutane nel 1779. quantunque fossero state le opere dirette dal Conte Lorenzo Persichelli, si sperimenterebbe l' altro inconveniente di doversi unire alla Truppa altrettanti maestri pagani, sotto dei quali i soldati come semplici manifattori, dovrebbero lavorare, il che sarebbe oltremodo indecente.*

*Il Capitan Costa nel suo* Saggio Architettonico Politico su le strade di Sicilia, *pigliando in considerazione questa circostanza, unisce a varie compagnie di Fanteria,*

mente saranno obbligati di appore il *Visto buono* sopra tutte le relazioni di misura delle opere eseguite sotto la loro ispezione.

---

*che vorrebbe destinare all' opera delle strade tre compagnie di Pionieri, nella supposizione, che costoro sieno più della Fanteria abili al lavoro.*

*Il Tenente Topografico D Francesco de Pasquale in una memoria da lui posteriormente scritta al riferito saggio del Costa, persuaso, che gli attuali pionieri vagliono quanto la fanteria stessa, e che nè questa, nè i pionieri sono abili alla struttura delle strade, propone una nuova reclutazione di quattro compagnie di Artieri. Da ciò resta provato, che per confessione degli stessi Uffiziali del Genio, e Topografici, nè la fanteria, nè gli attuali pionieri sono adattabili alle opere delle strade, ma che si richieggono per tale costruzione de' maestri pagani, ai quali i soldati non possono servire che da semplici manifattori. Ciò posto altro esame non ci rimane, che di vedere se gli artefici da destinarsi alle strade debbano, o no organizzarsi militarmente.*

*Di questa bizzarra idea di organizzare un corpo militare per una costruzione civile, non vi ha esempio in tutta la storia, ed in Sicilia sarebbe d'impossibile riuscita: giacchè non potrebbe mai avere effetto una reclutazione di maestri pagani, ancorchè fossero di mezzana abilità in un Regno dove il mestiere della guerra non è molto aggradito. Ma in grazia dell' argomento supponendosi anche che possa tale reclutazione avvenire, quale vantaggio mai ne sentirebbe l' Erario nazionale? Sarebbe forse di più economia, che non sono i Maestri pagani? Il cennato Tenente*

Gl' Ingegnieri ordinarj, e straordinarj sono obbligati a dimorare su le strade ove si eseguono delle opere loro affidate, tenendo il gior-

---

*Topografico, nel progettare quattro compagnie di Artieri, si è limitato nell' assegnare ad ogni individuo un soldo il più ristretto, e delle gratificazioni le più economiche; pur tuttavia il totale de' soldi, e delle gratificazioni di un mese ascende per quattro Compagnie ad on7 239., e siccome lo stesso de Pasquale calcola, che dello intero numero de' suoi artisti una metà potrà considerarsi come costantemente, e senza interruzione applicata al lavoro per le ragioni, che egli saggiamente prevede di doversi escludere dal numero di quelli, che saranno o in prigione, o ammalati, o di servizio di quartiere; così essendo, ognuno de' 128 individui, che corrisponde alla metà degli artieri proposti, verrebbe a costare on7 10 15. 4. per ogni trenta giorni di lavoro, che sarebbe una mercede eccedente in proporzione di quella, che si suol dare ai Maestri pagani, senza comprendervi le spese di allogio, di ospedalità, di consumo di vestiario, ed altro, che non ascenderebbero a spesa insignificante. Or se da detto numero si sottraggano 36 artieri fallegnami, o ferrai, che non possono impiegarsi alla costruzione propriamente delle strade, rimangono soli 192, i quali per l'esperienza, che abbiamo de' lavori delle strade, in un anno, qualora lavorassero in terreni piani, e di non difficile struttura, non potrebbero costruire più di miglia 4 di strada. Quindi essendo in un anno la spesa per lo riferito corpo, e per le spese occasionali calcolata dallo stesso autore in on7 52068., un miglio di strada costerebbe alla nazione on76308. 4 15. e la strada da Palermo a Mes-*

nale (come meglio si d'rà nelle Istruzioni) e dovendo curare, che gli appaltatori non si allontanino nella esecuzione delle opere (a) dai patti convenuti in contratto, nè dalle piante, e proffili stabiliti, che dovranno i detti Ingegnieri tener sempre presso loro segnati dall' Ispettore del ripartimento.

Gli apprendisti saranno obbligati d' interve-

---

*sina con un braccio per Siracusa, la quale per recarsi a compimento ricerca la costruttura di miglia 288., potrebbe aversi terminata in 16 anni con la spesa di onz 1874563. Laonde si può conchiudere, che per tutte l' esposte vedute la costruzione per mezzo dei soldati, o de' maestri pagani reclutati devesi rigettare come un paradosso di falsa economia, dovendosi a questo proposito non poco commendare la tenuta condotta del saggio Comandante del Genio, il quale potendo a suo bell' agio disporre delle quattro Compagnie degli esistenti pionieri per impiegarle ai lavori, che tutto dì per conto del Ramo militare si fanno eseguire, pure egli si contenta di darli in appalto a' maestri pagani, perchè crede in tal modo di meglio assicurare gl'interessi dell' Erario nazionale.*

(a) *Che i lavori delle strade si debbano sempre eseguire in appalto, e non già in economia è un principio dimostrativo, ed interessante, che per la lunga sperienza sarebbe stucchevole di dimostrarlo, avendone all' uopo scritto il Principe di Campofranco nella di lui dotta, ed elegante Memoria. L' importanza di ciò si è conosciuta in Fran-*

nire giornalmente, e nelle ore stabilite all' ufficio della Curazia delle strade, e ponti, dove proseguiranno il loro studio sotto la direzione de' due professori sopracennati, dovendo nel tempo stesso eseguire tutti quei disegni, e calcoli di misure, che verranno loro ordinati. Dovrà ciascheduno degli apprendisti per lo corso almeno di mesi quattro in un anno, assistere in campagna sopra le costrutture de' lavori come Soprastante, o sotto gli ordini degli Ispettori per eseguire le livellazioni.

I due mentovati professori dirigeranno gli apprendisti nello studio delle facoltà relative alla loro commissione, e saranno membri del consiglio delle strade, e ponti, del quale si parlerà in appresso.

I Capi Maestri tanto ordinarj, che straordinarj, qualora non saranno incaricati della direzione di opere di poca importanza, staranno sotto gli ordini dell'Ingegnieri, o degli Ispetto-

---

*cia; ed in Italia, dove le opere delle strade si costruiscono costantemente in appalto.* V. Code de Voirie pag. 56. e 57. Raccolta di leggi per la direzione generale delle acque, e strade del Regno d' Italia. *In Napoli non è permessa per la economia, che la sola spesa limitata di lire 500.*

ri, e riceveranno dai medesimi tutte quelle commissioni particolari, che corrispondono al loro mestiere, eccetto che non fossero incaricati di opere di poco rilevo.

I Soprastanti sono destinati a visitare la buona conservazione delle strade costrutte, dovendo dare rapporto delle mancanze, che gli appaltatori de' ristoramenti potessero commettere, e dovendo insieme obbligare gli appaltatori, acciocchè al momento eseguissero tutti i piccoli ristori che occorreranno (a).

Per la prima formazione di questo corpo tosto che riuscisse di gradimento, potrebbero gl' impieghi de' tre Ispettori conferirsi agli ufficiali del Corpo Reale del Genio, come coloro, che per le necessarie cognizioni, e per la esattezza delle loro cariche riescono al proposto oggetto di molto vantaggio, ed oltre a ciò essendo necessario in una prima formazione d' introdurre una esatta disciplina, e regolarità di servigio, uopo è che gl' impieghi di comando si affidino a persone di condizione qualificata, ed avvezza alla militare disciplina, giacchè per esperienza ho co-

---

(a) *Il calendato numero de' Soprastanti potrebbe accrescersi in proporzione del bisogno, e dell' avanzamento delle opere.*

nosciuto il non poco vantaggio, che ha recato all' Amministrazione delle strade nel breve tempo della mia Curazia il Capitano del Genio D. Carlo Ferdinando Dolce, il quale ha esercitato sino al presente le funzioni di direttore, avendolo meritamente a questo ufficio prescelto S. A. R. a mia particolare istanza, ed a proposta de' superiori Ufficiali del R. Corpo del Genio.

Gl' impieghi d' Ingegnieri ordinarj potrebbero occuparsi da' quattro Architetti Civili, che attualmente servono l' Amministrazione delle strade.

I due Ingegnieri straordinarj (a) potrebbero scegliersi fra gli Architetti del Regno previa l' informazione dei talenti, e della onestà de' medesimi.

Gli apprendisti saranno come tali ammessi, previo un esame, nel quale dovranno dar

---

(a) *Lo eseguimento de' lavori delle strade è per natura della classe delle opere permanenti; poichè dovendosi costruire, e ristorare insieme, fa di mestieri, che il loro progresso, ed attività non fossero in alcun modo interrotti. Quindi siccome le opere possono accrescere, o diminuire in ragione del bisogno, così si è stabilito un numero d' Ispettori, ed Ingegnieri Ordinarj per essere di permanente istituzione, ed un altra classe di secondarj per occuparsi nelle circostanze straordinarie.*

conto delle matematiche pure, e dei principj di Architettura Civile.

I due Professori proposti verranno eletti dal Potere Esecutivo a nominazione del Curatore delle strade.

I due Capomaestri ordinarj potranno essere coloro stessi, che attualmente servono la Curazia delle strade.

I due Capimaestri straordinarj potranno essere eletti fra i Capimaestri del Regno, previo l'esame, e il certificato di loro buona condotta.

I due Soprastanti proposti potrebbero essere coloro stessi, che attualmente trovansi impiegati come tali nell' Ammistrazione.

Tutti gl' impiegati ordinarj goderanno di un soldo stabilito e delle gratificazioni corrispondendenti al servizio al quale saranno addetti.

Gl' impiegati straordinarj goderanno delle semplici gratificazioni allorchè saranno in servizio come meglio rilevasi dal quì annesso Prospetto.

L' agrimensore sarà incaricato delle perizie in tutte le compre, e vendite, che si faranno per conto dell' Amministrazione delle strade, come anche per l' estimazione de' danni, che succedono nell' eseguimento de' lavori, e finalmente per far la misura de' fondi limitrofi, che dovranno tassarsi.

Digitized by Google

# PROSPETTO

## DEI SOLDI, E DELLE GRATIFICAZIONI

| | Soldi | | | | Gratificazioni |
|---|---|---|---|---|---|
| CURATORE (a) | | | | | |
| 1 Direttore | | | ″7 | | Goderanno le razioni di foraggio, e quelle gratificazioni, che piacerà a S. M. di assegnare a' medesimi |
| 3 Ispettori | | | ″7 | | |
| 4 Ingegnieri Ordinarj ″7 200 per ognuno | | | ″7 | 800 | Quando saranno in commissione goderanno tt 15 al giorno per e spese di viaggio |
| 2 Straordinarj | | | ″7 | | Quando saranno in commissione goderanno oncia una al giorno |
| 8 Apprendisti | ″7 | 48 | ″7 | 576 | Allorchè saranno impiegati in attività riceveranno tt. 6 al giorno |
| 2 Professori | ″7 | 80 | ″7 | 160 | Allorchè produrranno colle stampe opere utili |
| 2 Capi Maestri Ordinarj | ″7 | 180 | ″7 | 360 | Si faranno buone le spese di viaggio per portarsi da un luogo all' altro secondo la tassa, che ne farà il Direttore |
| 2 Capi — Maestri straordinarj | | | ″7 | | Riceveranno tari 15 al giorno in commissione |
| 2 Soprastanti | | | ″7 | 240 | Nelle commissioni gli saranno pagate le sole spese di viaggio senza che nulla per le sue fatiche possa pretendere |
| 1 Agrimensore | | | ″7 | 48 | |
| sommano | | | ″7 | 2184 | |

(a) *La dignità della persona del Curatore ne dovrebbe far esercitare la carica senza alcun soldo, come in Sicilia da' Diputati del Regno, e da' Regj Soprantendenti si è con molta lode, e disinteresse esercitata.*

Il totale de' soldi proposti nel presente piano ascende ad ℘ 2184. I soldi, che attualmente paga l' Amministrazione delle strade per gl' Ingegnieri, Capi Maestri, e Soprastanti importano ℘ 1400 la differenza dunque tra lo stato attuale, ed il nuovo progetto in riguardo a' soldi ascende ad ℘ 784 oltre le gratificazioni, le quali potrebbero reintegrarsi nel seguente modo cioè.

Gli Architetti per antico costume sogliono riscuotere dagli Appaltatori il 2. per 100. su le relazioni, che da essi loro si formano. Per la organizzazione, che si è proposta del Corpo di Ponti, e Strade, e per lo sistema di servizio, che dovrà stabilirsi, le relazioni non saranno più l' opera di un solo Architetto, ma per così dire dell' intero Corpo di Ponti, e Strade. Quindi si è, che il 2. per 100., che dovrebbero i maestri pagare all' Architetto si riterrà dall' ufficina di Contabilità per formarsene un fondo col quale si potrà supplire all' agumento de' soldi, e forse anche alle gratificazioni. In tal guisa abolito il sistema di esigersi un tal diritto dagli Architetti, si ottiene il sommo vantaggio di non mettersi in contratto i medesimi con gli Appaltatori.

Dippiù è da riflettersi, che i proposti soldi, e gratificazioni non sempre ricaderanno su l'Amministrazione delle strade, e ponti; poichè quante volte gl' Ingegnieri, e i Capi-Maestri dell'

Amministrazione saranno impiegati nella costruttura di strade appartenenti a' varj Comuni del Regno, dovranno su 'l fondo rispettivo di tali strade essere soddisfatti.

Tutti gl' impiegati nel corpo suddetto vestiranno l' uniforme (a) con distinzioni delle varie commissioni, e riceveranno le loro patenti corrispondenti. Saranno irremovibili, ad eccezione di cause di delitto, o di replicate mancanze, e goderanno degli ascensi convenevoli a tenore de'stabilimenti dell' ordinanza.

Gli Apprendisti dopo anni quattro, che saranno stati addetti alla Curazia delle strade, qualora saranno trovati abili, potranno ascendere agl' impieghi d' Ingegnieri ordinarj, e straordinarj, tosto che vi fossero delle vacanze nel corpo: in caso diverso riceveranno la loro patente d' Ingegnieri approvati di ponti, e strade, in vigore della quale potranno esercitare tali funzioni in tutti i Comuni del Regno, e potranno esser tenuti in considerazione nelle vacanze, che accaderanno nel corpo suddetto. Ed a fine di promuovere lo studio della solida Architettura, e di ottenere dei periti Architetti, de' quali al

---

(a) *Gl' impiegati alle opere delle strade godono in Francia, ed in Italia l' onore di una divisa particolare.* Vedi Code de Voirie. Raccolta di leggi, e regolamenti per la direzione generale delle acque, e strade del Regno d' Italia,

presente tanto difetto si sperimenta, dovrebbe stabilirsi come una legge, che tutte le opere de' ponti, e strade, le quali cadono sotto l'alta direzione del Potere Esecutivo, non possano da altri eseguirsi, o progettarsi, se non se da coloro, che sono stati approvati nel Corpo mentovato, dopo che avessero prestato nel medesimo il loro servizio.

Per la discussione de' progetti i più rilevanti, come ancora per lo esame di tutte le pendenze contenziose, dipendenti da' fatti, o da perizia, sarà stabilito un Consiglio di Ponti, e Strade, del quale saranno membri naturali li seguenti individui, ed a cui presederà il Curatore delle Strade.

*Consiglio.*

Il Direttore, i tre Ispettori, qualora si trovino nella Capitale, i due professori del Corpo di Ponti, e Strade, il Proccuradore dell'Amministrazione, ed un Architetto, che farà da Segretario. Quante volte però si trattassero affari, che hanno rapporto con le fortificazioni del Regno, e ponti di guerra, interverranno nel detto Consiglio con voce attiva il Comandante del Corpo del Genio, ed il Comandante degl' Ingegnieri Idraulici come praticasi in Francia.

Con questo salutare stabilimento non si vedrebbero tante stravaganti costrutture, quante al presente se ne osservano in tutte le strade

di Sicilia, che sono nell' interno degli abitati, ovvero nel loro esterno.

Dovrebbe assegnarsi in questa Capitale un luogo dove stabilmente si fondasse l' ufficio di ponti, e strade, non essendo dicevole, che la scrittura, ed i disegni appartenenti ad un' Amministrazione di tanto rilevo si trasportassero di quà, e di là per le case de' varj Curatori. La esperienza ha fatto conoscere, che lo smarrimento di talune carte interessanti è stato spesso pernicioso all' Amministrazione delle strade.

Questo mio, qualunque siasi progetto, che ho l' onore di rassegnare a Voi Illustri Pari, Nobili, ed Onorevoli Cittadini, se non meriterà di essere approvato, sarà almeno, e voglio lusingarmene, come un testimonio capace a dimostrare, che non è possibile di tenere l' amministrazione delle strade nello stato del disordine attuale, che un sistema qualunque sia è necessario di darsi, onde condurre un' opera di tanta importanza, qual' è la struttura, e ristoramento delle strade del Regno con quella esattezza, ed intelligenza, che si richiede.

612806